notiziario della sat dlf udine

Numero 57 Anno 15 (2) Giugno 2010

La ferrovia Carnia-Villa Santina

L'8 maggio 2010, con un convegno e con l'apertura di una mostra a Tolmezzo, organizzati dalla FTMCT, e con un'altra mostra a Villa Santina, allestita dal Comune e da appassionati del luogo con il contributo di ex ferrovieri della SV, è stata ricordata l'inaugurazione della ferrovia Carnia-Villa Santina avvenuta l'8 maggio di cento anni fa.

Villa Santina: l'inaugurazione della ferrovia sotto la pioggia (foto U. Antonelli)

I primi accenni a questa linea risalgono ad una decisione del 29 aprile 1882 del Consiglio Provinciale che aveva deliberato "*di accordare un sussidio annuo di £ 12.000 per 35 anni ai comuni della Carnia, perché ... uniti in consorzio costruiscano o facciano costruire ed esercitare una strada ferroviaria economica o tramviaria a vapore da Tolmezzo a Piani di Portis*". In seguito fu varata la legge 30 aprile 1899 n. 168 con la quale si concedeva "*un sussidio chilometrico anche di £ 5.000 annue per 70 anni per la costruzione di ferrovie, delle quali sia riconosciuta la pubblica utilità*".

Appurato che questa linea rientrava nel novero di quelle sovvenzionabili, il 26 settembre 1899 fu indetta una riunione tra i comuni della zona nella quale fu nominato "Il Comitato per la ferrovia Carnica", che aveva come presidente l'avv. Ignazio Renier di Villa Santina e consiglieri Giovanni Venier e Pietro Morocutti, entrambi di Villa Santina, il dott. Benedetto Dorigo di Ampezzo ed il cav. Luigi Micoli Toscano di Ovaro. Questo comitato fu incaricato di "*far eseguire il progetto della desiderata Ferrovia e di compiere gli studi e quant'altro fosse necessario per predisporre ....*".

Il comitato si mise al lavoro, dapprima nominando suo segretario il cav. Giusto Venier di Villa Santina e poi con l'assistenza degli ingegneri Odorico Valussi e G. B. Rizzani del Genio Civile di Udine "*superò lo scoglioso arcipelago della burocrazia*", proponendo il 2 aprile 1902, la costruzione della ferrovia da Carnia a Tolmezzo e Villa Santina, secondo un progetto già elaborato dalla "Società Veneta per costruzioni ed esercizio di ferrovie secondarie". La "Ferrovia Carnica", concludeva il Comitato promotore, "*raccoglie tutte le condizioni per essere sussidiata dallo stato e col massimo della sovvenzione e congiungerebbe l'importante regione carnica ed anche una parte dell'alta provincia di Belluno, con la Pontebbana, con Udine, col mare*".

Prove di carico sul ponte sul Vinadia con due locomotive a vapore Gr 451 FS (foto U. Antonelli)

L'interesse per questa linea nasceva dal fatto che essa avrebbe potuto fornire un valido mezzo di trasporto per quelle zone in cui le strade erano ancora quelle tracciate dai romani e dai patriarchi e per il trasporto del principale prodotto della regione, il legname, sia da costruzione che da combustione, che veniva tagliato nei boschi della Carnia e fino ad allora avviato verso la pianura con la fluitazione lungo i corsi d'acqua.

La concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Carnica fu accordata alla Società Veneta nel 1906 con durata di 70 anni. L'atto prevedeva un contributo statale di 4.800 lire per km all'anno più un contributo della Provincia di Udine di 12.000 li-

La stazione per la Carnia ai tempi della costruzione della ferrovia carnica (foto U. Antonelli)

re annue per 35 anni.
Il progettista e direttore dei lavori fu l'ing. Angelo Vianello Cacchiole di Treviso, coadiuvato dagli ingegneri Marcello Troiani e Gaetano Valussi.
Cominciarono così i lavori di costruzione che proseguirono fino al 1910 quando l'8 maggio la ferrovia venne inaugurata con la classica solenne cerimonia sotto una pioggia battente, come è successo più volte nella storia delle inaugurazioni di strade ferrate in Friuli.
La linea era lunga 19,3215 km, dei quali 12,30842 in rettifilo e 7,01308 in curva. Il raggio minimo di curvatura era di 225 metri e la pendenza

La fermata di Amaro (foto U. Antonelli)

massima era del 16‰. Era inoltre armata con rotaie Vignole da 36 kg/m che poggiavano su 14 traversine in rovere per ogni campata di 12 metri.
Partiva da Stazione per la Carnia a quota 259 m s.l.m.; appena fuori dalla stazione c'era un piccolo scalo.
Poi si dirigeva verso il fiume Fella che era attraversato con un ponte in muratura, che era in comune con la strada nazionale, di 15 arcate di 15,10 metri ciascuna.

Prima di giungere ad Amaro si incontravano due gallerie subalvee che sottopassavano, la prima, il Rio Codech (lunghezza 12,45 m) e, la seconda, il Rio Sgenaule (21 m). Si giungeva così alla fermata di Amaro al km 3,694, quindi si proseguiva attraversando la galleria artificiale subalvea del Rio Maggiore lunga 58,60 metri. Si oltrepassava poi il viadotto del Rio Flàmie di 5 luci da 10 m, la galleria del Clap-Taiât (Sassotagliato), il viadotto del Rio Gose di 3 luci da 8 m, il viadotto del Rio Bianco di 3 luci da 10 m e i Gravons de Mariane. Si giungeva così a Tolmezzo, la cui stazione si trovava al km 10,953 a quota 314 s.l.m.. Da qui si proseguiva attraversando il torrente But con un ponte a 13 luci da 15,10 m, anche questo in comune con la Strada Nazionale, e la stessa Strada Nazionale con un viadotto a 6 luci da 8 m. Tra il ponte ed il viadotto era situata la fermata di Caneva. Si proseguiva quindi lungo la valle del Tagliamento e, dopo avere attraversato il torrente Vinadia con un ponte a travata metallica lungo 20 metri, la ferrovia raggiungeva infine il capolinea di Villa-Santina ad una quota di 363 m s.l.m..
Le prime locomotive a vapore assegnate alla Carnia-Villa Santina avevano rodiggio 0-3-0t ed erano state costruite dalla Henschel & Sohn di Cassel con i numeri di fabbrica 10057, 10058 e 10634, le prime due nel 1910 e la terza l'anno successivo. Furono inizialmente contrassegnate dalla SV con i numeri 5, 6 e 7, per assumere nel 1915 la numerazione definitiva di 340, 341 e 342 (gruppo 34 SV). Avevano distribuzione Walschaerts, una potenza di 272 kW (370 CV) e velocità massima di 45 km/h.
Dopo solo cinque anni, come tutte le

Disegno delle locomotive del Gr 34 SV (G. Cornolò)

linee friulane, la ferrovia carnica si trovò coinvolta nella prima guerra mondiale e per di più nelle vicinanze del fronte, perciò divenne importante per il rifornimento delle truppe che combattevano sul confine con l'Austria.
Intanto, ai primi sentori di conflitto, gli emigranti carnici e friulani nelle zone di lingua tedesca erano rientrati frettolosamente a casa per vestire ben presto la divisa dell'esercito italiano.
Durante il conflitto, considerato che le valli del Degano e del But erano dotate di strade praticabili solo a piedi per l'esercito, il generale Lequio per avere dei mezzi per il rifornimento delle truppe al fronte decise di costruire due linee con scartamento 750 mm lungo queste due vallate e precisamente quelle che furono denomi-

('oc. Veneta) VILLA SANTINA—STAZIONE PER LA CARNIA (1 Novembre 1923)

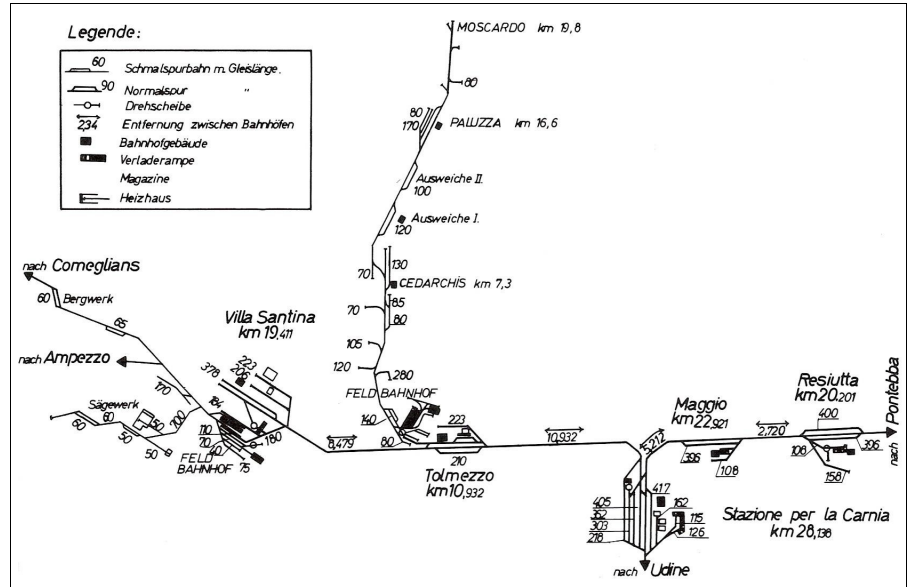
Dist. Km	STAZIONI	701 mist 1.2.3	703 mist 1.2.3	893 mist 1.2.3	705 mist 1.2.3	
—	Villa Santina Y ......p.	6 15	9 30	15 —	17 25	....
7	Caneva di Tolmezzo.	6 31	9 46	15 16	17 41	....
9	Tolmezzo Y	6 39	9 54	16 54	17 49	....
16	Amaro	6 56	10 11	17 11	18 6	....
20	Staz. p. la Carnia X a.	7 5	10 20	17 20	18 15	....
	(p. 32-35)					

Dist. Km	STAZIONI	702 mist 1.2.3	704 mist 1.2.3	892 mist 1.2.3	706 mist 1.2.3	
—	Staz. p. la Carnia X p.	7 30	10 50	12 —	19 5	....
4	Amaro	7 41	11 1	12 11	19 16	....
11	Tolmezzo Y	8 2	11 22	14 7	19 37	....
13	Caneva di Tolmezzo.	8 9	11 29	14 14	19 44	....
20	Villa Santina Y ......a.	8 25	11 45	14 30	20 —	....

L'orario del 1923

nate la tranvia del Degano da Villa Santina a Comeglians di 14 km e la tranvia del But da Tolmezzo a Paluzza di 16,5 km con prolungamento fino a Moscardo. Queste ferrovie furono esercitate dal Genio Ferrovieri anche con un servizio passeggeri e merci per la popolazione della zona, con alcuni treni in orario compatibilmente con le esigenze dell'esercito. Una ferrovia Decauville con scartamento 600 mm fu costruita anche da Villa Santina ad Ampezzo per soli scopi militari.

Il 31 ottobre 1917, una settimana dopo la disfatta di Caporetto, avvenuta il 24, le truppe austro-ungariche arrivarono in Carnia e si impossessarono delle linee ferroviarie che erano rimaste praticamente indenni: c'era solo un'interruzione sul ponte del Fella ed un cumulo di vagoni disastrati nella stazione di Carnia.

Alla fine di novembre del 1917 il comando ferroviario dall'esercito di occupazione, che aveva sede a Udine, dispose la ripresa del servizio anche sulle linee della Carnia. Il personale civile e militare italiano, che era riparato oltre il Piave, fu sostituito con

Pianta schematica delle ferrovie della Carnia realizzata dall'esercito austro-ungarico

Un convoglio esce dalla galleria Clap-Taiât (Sassotagliato) ed impegna il viadotto del Rio Gose (foto A. Brisighelli)

La stazione di Tolmezzo con a destra la locomotiva SV 304 ed a sinistra una locomotiva della serie 42÷56 della Tranvia del But (foto A. Brisighelli)

ferrovieri militarizzati provenienti dal Centro Wegschied di Linz.

Su tutte le ferrovie, non solo quelle carniche, il servizio venne organizzato "come le ferrovie civili in tempo di pace"; era ammesso il trasporto di persone e di beni privati, ma "esso poteva essere sospeso in qualsiasi momento a rischio degli utenti".

Pochi mesi dopo la fine della guerra la Carnia-Villa Santina e la tranvia del But furono ripristinate, mentre per la tranvia del Degano si dovrà attendere fino all'estate del 1919.

I treni delle ferrovie carniche ripresero la normale attività, registrando un aumento del traffico, specialmente di quello merci a seguito della costruzione di alcune industrie a Tolmezzo, ma videro anche la ripresa delle partenze degli emigranti, generalmente segantini, falegnami, fabbri, arrotini (molti di quali non furono solo stagionali), questa volta verso la Francia, il Belgio e qualcuno anche verso le Americhe.

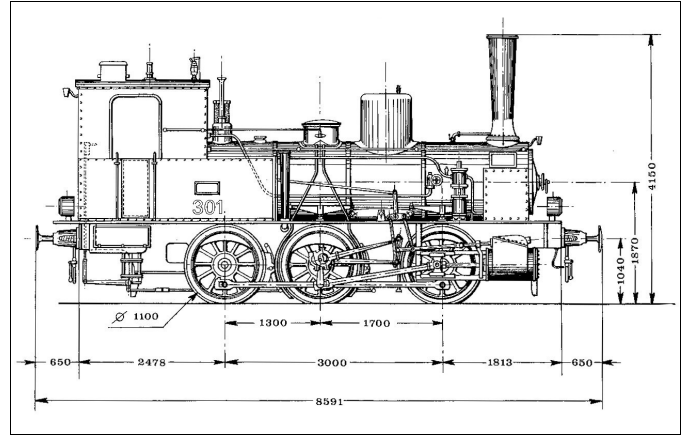
Nel primo dopoguerra le Ferrovie dello Stato proposero il completamento della ferrovia del Piave da Calalzo verso la Carnia. Fu così concepito il progetto della Mauria, cioè la costruzione della ferrovia Villa Santina-Ampezzo-Forni di Sotto-Cima Gogna con le diramazioni verso Calalzo e Auronzo. La spesa preventivata per la Villa Santina-Vigo di Cadore, a doppio binario, ammontava ai prezzi del 1921 a £ 156.500.000.

Questa opera ferroviaria imponente fra la Carnia e il Cadore ebbe il conforto di un finanziamento per dare inizio ad un cantiere esplorativo fra Socchieve ed Ampezzo, impostato nel 1922.

15 maggio 1933 — CARNIA-VILLA SANTINA — Soc. Veneta

km	Stazione						
—	Carnia........p.	6 35	8 07	10 55	14 30	17 47	21 20
4	Amaro...........	6 43	8 14	11 03	14 38	17 54	21 27
11	Tolmezzo.......	6 59	8 26	11 19	14 54	18 06	21 40
13	Caneva di Tolm.	7 04	8 30	11 24	14 59	18 10	21 44
20	Villa Santina.a.	7 15	8 40	11 35	15 10	18 20	21 54
—	Villa Santina.p.	5 35	7 32	13 30	16 00	17 50	20 33
7	Caneva di Tolm.	5 47	7 43	13 42	16 12	18 01	20 44
9	Tolmezzo.......	5 54	7 47	13 49	17 00	18 05	20 48
16	Amaro...........	6 08	7 59	14 03	17 14	18 17	21 00
20	Carnia........a.	6 15	8 05	14 10	17 21	18 23	21 05

L'orario del 1933

La fermata di Caneva (foto U. Antonelli)

Disegno delle locomotive del Gr 30 SV (G. Cornolò)

Ma ben presto l'opera venne improvvisamente sospesa, principalmente per la ridefinizione della programmazione ferroviaria a livello nazionale, affidata alla commissione parlamentare Allemand. Questa riconfermò sostanzialmente il tracciato carnico con una variante che prevedeva il collegamento con la Pontebbana a Venzone. Ma problemi di bilancio statale e l'avvento del regime fascista, che diede priorità ad altri progetti, fecero abbandonare il progetto della ferrovia della Mauria.

Agli inizi degli anni '20 sulla Carnia-Villa Santina arrivarono, prima in affiancamento, poi in sostituzione delle locomotive a vapore del gruppo 34 le cinque locomotive del gruppo 30 SV (300÷304), le classiche T3 con rodiggio 0-3-0t. Avevano distribuzione Allan, 287 kW (390 CV) di potenza e velocità massima di 40 km/h. Erano state costruite anch'esse dalla Henschel tra il 1906 ed il 1909 e cambiarono più volte numerazione (il gruppo 30 fu istituito tra il 1914 ed il 1915). La 300, che aveva il numero di fabbrica 6708 (anno di costruzione 1906), inizialmente aveva il numero 104, che divenne 151 nel 1908; la 301 (n° di fabbrica 9250 - 1909) era la 154; la 302 (n° di fabbrica 6709 - 1907) era la 105 e nel 1908 la 152; la 303 (n° di fabbrica 8588 - 1908) era la 153; la 304 (n. di fabbrica 9251 - 1909) era la 155.

Nel 1925-26 fu presentato un progetto per il prolungamento e l'elettrificazione della tranvia Villa-Santina-Comeglians fino a Sappada ed il Cadore, ma anche questa proposta rimase solo un desiderio.

Alla fine degli anni '20 vennero istituiti i treni popolari della domenica che da Udine andavano non solo verso Tarvisio, ma anche a Tolmezzo, per ammirare "la Carnia pittoresca".

La crisi economica, che in Italia era già iniziata prima del fatidico 1929, comportò problemi di gestione delle tranvie, tanto da portare alla loro soppressione: quella del But il 23 ottobre 1931, mentre quella del Degano arrivò fino al 31 dicembre 1935.

Da quella data la ferrovia della Società Veneta da Carnia a Villa Santina, l'unica rimasta, fu il veicolo di una nuova emigrazione, quella verso "le nostre colonie" e la Germania. Poi entrò nella disastrosa seconda guerra mondiale tra il 1940 ed il 1945 che anche la Carnia visse duramente.

Alla fine del conflitto la Società Veneta, rispettando la concessione, dopo aver riparato alcuni danni subiti nel periodo bellico, continuò a mantenere l'esercizio della ferrovia Carnia-Villa Santina. Però dopo gli anni d'oro, avuti dall'inaugurazione fino a metà degli anni '20, cominciarono a sorgere i primi problemi per la Società Venera a causa dell'aumento dei costi di esercizio e della riduzione dei contributi statali. La SV decise perciò di ridurre le manutenzioni sulle linee definite già di "scarso traffico", quali la ferrovia carnica.

Intanto ripartivano i grandi progetti ferroviari che avrebbero interessato la Carnia, addirittura con l'attraversamento delle Alpi verso la Baviera. Si giunse così al progetto "attraverso Tolmezzo, Ampezzo, Forni di Sopra, Valle di Cadore per collegarsi al progetto Sardagna" delle Alpi Aurine, redatto nel 1963, con nuove caratteristiche tecniche, dall'ing. Paolo Pellis per conto della Camera di Commercio di Udine.

Gli amministratori della Carnia confidavano in questa nuova prospettiva che avrebbe finalmente creato la grande ferrovia del Tagliamento al posto della vecchia linea della Veneta che stava morendo. Infatti, la scu-

216 Carnia-Villa Santina (2 ottobre 1933)

	282 accel. 3 cl.	580 misto 3 cl.	584 misto 3 cl.	284 omn. 1 e 3	286 omn. 1 e 3	1634 accel. 3 cl.	288 accel. 1 e 3	Dist. Km.	(Società Veneta) (199)		1633 accel. 3 cl.	283 accel. 1 e 3	581 misto 3 cl.	285 omn. 1 e 3	287 omn. 1 e 3	585 misto 3 cl.	289 accel. 1 e 3	
...	830	850	1055	1202	1445	1754	2145	p.	Carnia ✕	a.	713	813	1051	1350	1625	1835	1903	...
...	836	900	1102	1209	1452	1800	2151	4	Amaro		707	807	1044	1343	1618	1828	1857	...
...	848	917	1116	1223	1506	1812	2203	a. 11	Tolmezzo	p.	655	755	1030	1329	1604	1814	1845	...
...	849	...	1118	1225	1508	1813	2204	p.		a.	654	754	...	1327	1602	1707	1844	...
...	853	...	1122	1229	1512	1817	2208	13	Caneva di Tolmezzo		651	751	...	1323	1558	1703	1841	...
...	904	...	1135	1242	1525	1828	2220	a. 20	Villa Santina	p.	640	740	...	1310	1545	1650	1830	...

L'orario del 1939

La stazione di Villa Santina con due locomotive del gruppo 30 SV (foto A. Brisighelli)

sa della “precarietà” del ponte sul Fella ed il mancato rinnovo della linea, pur previsto dallo stato con la legge 1221 del 1952, portarono nel 1955 all'istituzione, con il contributo statale, di alcune corse automobilistiche al posto di quelle ferroviarie, provvedimento completato con l'orario estivo del 1958, e dall'11 maggio 1960 alla completa soppressione del servizio viaggiatori. Quello merci vivacchiò fino al 23 novembre 1967 quando l'ultimo piccolo convoglio merci partì dalla stazione di Carnia per Tolmezzo tra l'indifferenza generale: oramai il trasporto su gomma aveva preso il sopravvento.

Intanto l'ing. Pellis intorno al 1970-72 proponeva alla U.I.C. il progetto della "Transalpina carnica", "la distanza più breve" fra Trieste e Monaco di Baviera. L'itinerario seguiva quello da Carnia per Villa Santina per poi dirigersi verso Ovaro e Comeglians, proseguendo con la grande galleria delle Alpi Carniche, fra il monte Coglians ed il passo di Monte Croce, con imbocco alla quota di Povolaro (a 560 m s.l.m.) e l'uscita in prossimità di Mauthen (a 715 m s.l.m.). Il tracciato successivo toccava Oberdrauburg, Lienz, Matrei, Kufstein per raggiungere Monaco di Baviera. Negli anni successivi fu invece deciso il potenziamento della Pontebbana e della linea del Brennero.

Sul fronte della trazione, nel corso degli anni le locomotive del gruppo 30 furono affiancate da locomotive dei gruppi 31 (costruzione Breda 1916-17), 32 (costruzione Henschel 1906-08) e 33 (a questo gruppo apparteneva la n° 330, esemplare unico costruito da Borsig nel 1907), tutte del tipo T3. Le ultime vaporiere rimaste in servizio sulla linea furono la 302, la 303, la 321 e la 325. La 321 è l'unica superstite delle locomotive della Carnia-Villa Santina: dopo essere stata venduta alla Ferriera Pietra, ex Cobianchi, di Omegna (No), dove prestò servizio per molti anni trainando le tradotte tra lo stabilimento e la stazione di Crusinallo sulla linea Novara-Domodossola, è ora conservata inattiva a cura del Comitato per la storia delle ferrovie e delle tranvie di Bologna presso il Museo dell’ACT di Bologna.

Dopo la chiusura la ferrovia venne disarmata e le rotaie accatastate nello scaletto di Carnia.

363 Villa Santina - Carnia (Società Veneta - Padova) 14-5-50

271 acc.	273 acc.	275 acc.	277 mist	279 acc.	281 acc.		Stazione		276 mist	278 acc.	280 acc.	282 acc.	284 acc.	286 acc.
618	725	1220	1530	1800	1934	p.	Villa Santina	a.	802	945	1430	1832	2010	2123
630	737	1233	1543	1812	1947		Caneva Tolmez.		750	933	1418	1821	1958	2112
633	740	1237	1547	1815	1951	a.	Tolmezzo	p.	745	928	1413	1817	1953	2108
635	741	1238	1625	1816	1954	p.	Tolmezzo	a.	732	926	1412	1814	1952	2107
648	754	1253	1640	1829	2009		Amaro		718	912	1358	1802	1938	2055
654	800	1300	1647	1835	2016	a.	Carnia	p.	710	904	1350	1755	1930	2048

L'orario del 1950

La locomotiva a vapore 321 SV lascia Villa-Santina su un carrello stradale (foto SV)

Pianta schematica dei progetti dei collegamenti ferroviari verso la Baviera via Calalzo, Comeglians, Pontebba

Successivamente al terremoto che colpì il Friuli nel 1976 si cominciò ad ipotizzare il ripristino della linea per il trasporto delle merci in regime di raccordo fino alla zona industriale di Tolmezzo. Si dovette attendere fino alla seconda metà degli anni '80 quando, con l'intervento della regione e del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Tolmezzo (Cosint), la linea fu riarmata con le sue stesse rotaie fino allo scalo creato alla periferia est di Tolmezzo all'altezza della zona industriale. Il 5 giugno 1987 la ferrovia fu inaugurata per la seconda volta con un treno speciale, composto da carrozze per medie distanze delle FS (una MDVC e tre MDVE), che aveva, una in testa ed una in coda, due locomotive della ditta CTF, che aveva preso in gestione il raccordo. Le merci trasportate erano principalmente il cloro per la cartiera, raccordata alla ferrovia già dal 1929, anno della sua apertura, e legname.
Il raccordo è rimasto attivo fino al 1998 quando a seguito dei danni causati da un'alluvione il servizio è stato nuovamente sospeso.
In seguito furono appaltati i lavori di ripristino che prevedevano la sostituzione delle rotaie con altre da 60 kg/m poggianti su traversine in cemento. Detti lavori procedettero fino ad Amaro, quando furono sospesi a seguito di una nuova frana nei pressi della galleria di Sassotagliato. Nel frattempo anche la cartiera aveva eliminato l'utilizzo del cloro nel processo di lavorazione, perciò veniva a mancare il principale cliente del raccordo. Così, dopo lunghe discussioni, si decise di sospendere i lavori di ripristino e di destinare i fondi già stanziati ad altri scopi.
In concomitanza allo stanziamento dei fondi per il ripristino della linea nasce nel 2000 il progetto per la Ferrovia Turistico Museale Carnia-Tolmezzo (FTMCT) che si propone di utilizzare questa tratta a scopo turistico come ferrovia museo. La sospensione dei lavori e la mancanza di fondi ha finora frenato questa iniziativa. Ed in occasione del centenario della linea il Cosint, che è il proprietario della stessa, ha dichiarato che per completare i lavori di ripristino servono 300 mila euro, che però vista l'attuale situazione economica non sono disponibili; inoltre questa cifra viene ritenuta eccessiva per utilizzare la ferrovia solamente nei fini settimana estivi per qualche corsa turistica, non essendoci richiesta di trasporto merci. Inoltre si pensa di utilizzare il tracciato della ferrovia per realizzare il collegamento fognario tra Amaro ed il nuovo depuratore di Tolmezzo.

Claudio Canton

Il treno inaugurale del raccordo Carnia-Tolmezzo ripreso nei pressi di Amaro il 5 giugno 1987 (foto C. Canton)

Curiosità ferroviarie

Durante le ricerche di fotografie della stazione di Udine, abbiamo effettuato una visita al Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, nella cui fototeca sono conservate 50.000 immagini relative alla prima, ma alcune anche alla seconda, guerra mondiale.
All'ingresso del museo, collocato nel locale castello, è conservato l'asse di un carro che faceva parte di un convoglio carico di munizioni esploso durante la grande guerra.
Come si vede nelle fotografie di Claudio Canton una ruota fu colpita da un proiettile che non esplose, rimanendo conficcato in essa.

Notizie Flash

Solo in seguito ad un ricorso al TAR si è saputo che la regione Friuli Venezia Giulia aveva indetto la gara di appalto per la fornitura degli otto nuovi elettrotreni da almeno 230 posti per il servizio locale, utilizzabili anche sulla rete slovena. La società spagnola Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), che aveva presentato la miglior offerta, aveva fatto ricorso perché era stata esclusa per una questione formale. Il TAR ha dato ragione agli spagnoli che così hanno ottenuto la fornitura, ma non si conosce il modello dei treni. Alla gara avevano partecipato anche Firema, Stadler Rail-Ansaldo Breda, Alstom Holding e Pesa. Claudio Canton

La regione Friuli Venezia Giulia, il land della Carinzia, il dipartimento carinziano delle ÖBB, la FUC e la Vkg di Klagenfurt (società regionale per il trasporto della Carinzia) partecipano con 1,3 milioni di euro al progetto per il ripristino del collegamento ferroviario tra il Friuli e la Carinzia. Dovrebbe diventare operativo sperimentalmente nel dicembre 2011 sulla tratta Tarvisio-Arnoldstein. Lascia perplessi la scelta di questo servizio: infatti chi cambia tre volte il treno tra Udine e Villach per fare 130 km?
Claudio Canton

Una delle condizioni per l'avvio del progetto del colosso bancario Unicredit per il polo logistico dei porti di Trieste e Monfalcone prevede il potenziamento del servizio ferroviario. A questo proposito l'assessore regionale ai trasporti ha individuato le opere che devono essere eseguite: la realizzazione del Corridoio 5, il raddoppio della Udine-Cervignano, della circonvallazione di Udine e della tratta Bivio San Polo-Monfalcone (quadruplicamento), nuovi collegamenti con i porti ed il potenziamento del terminal di Monfalcone.
Claudio Canton

La società Arriva che controlla la SAF (Società Autoservizi Friuli Venezia Giulia) è stata acquistata per 1,8 milioni di euro dalle ferrovie tedesche DB. Questo fa sperare, anche in ambito politico, in un impegno delle DB anche nel trasporto ferroviario regionale. Claudio Canton

Saranno questi i nuovi elettrotreni per il servizio regionale nel Friuli Venezia Giulia? Tren Regional TEMD S/449 CAF (foto RENFE)

Il presidente del Consorzio della Zona Industriale Aussa Corno propone un collegamento ferroviario dedicato tra la zona industriale ed il porto di Porto Nogaro e l'Interporto di Cervignano, nonché un secondo accesso alla ZIAC, considerato che in essa ci sarà l'insediamento di nuove attività industriali, ed un incremento del lavoro del porto in seguito ai dragaggi del canale di accesso che permetteranno l'approdo di navi più grandi.
Claudio Canton

Ai primi di maggio c'è stato un crollo parziale del tetto della ex stazione di Reana. Un consigliere regionale ha così presentato un'interrogazione facendo notare che le ferrovie non fanno manutenzione ai fabbricati dismessi. Claudio Canton

L'Euronight 240 Budapest-Venezia del 16 maggio è arrivato in Italia con 11 ore di ritardo a causa di inondazioni che si erano avute nei pressi del lago Balaton. A Villa Opicina la sessantina di passeggeri stremati è stata rifocillata a cura di Trenitalia con acqua e generi alimentari. Claudio Canton

Nel mese di maggio sono stati sostituiti alcuni scambi nelle stazioni di Pontebba e Redipuglia, ciò ha comportato la sospensione del traffico nelle domeniche 23 e 30 maggio a Pontebba e durante la notte fra sabato 22 e domenica 23 a Redipuglia. Claudio Canton

La biglietteria della stazione di Gemona, dopo un anno di chiusura e numerosi solleciti da parte dei viaggiatori e delle autorità, è stata riaperta il primo giugno. Anche per quella di Tarvisio Boscoverde è stata rinnovata per altri tre anni la convenzione con la Cooperativa Valcanale che ne garantiva già l'apertura.
Claudio Canton

Sono iniziati il 12 giugno i lavori di sollevamento di 1,10 metri del ponte ferroviario sul fiume Tagliamento a Latisana lungo la linea Trieste-Venezia. Tutto ciò per evitare che il ponte costituisse una barriera allo scorrimento delle acque in caso di piena eccezionale, visto che, dopo i lavori di rialzo degli argini del fiume, si era venuto a trovare al di sotto del loro punto più alto. Intanto erano state eseguite alcune opere preliminari quali l'adeguamento delle rampe di accesso del binario sud.
Claudio Canton

Alla fine di giugno il Comitato pendolari Gemona-Udine ha presentato un esposto alla ASL 4 per denunciare il degrado della stazione di Udine. Viene segnalato il pessimo stato delle pensiline che presentano la mancanza di vari pezzi del controsoffitto, che non è mai stato riparato dopo un fortunale di qualche anno fa, nel quale hanno trovato rifugio i piccioni che di conseguenza lasciano escrementi e piume sui marciapiede; addirittura nei giorni dell'esposto era presente tra i pannelli del controsoffitto un piccione morto in fase di decomposizione. E' stato anche segnalato il degrado di alcuni treni, in special modo i complessi ALe 801/940 ex “Fanta”. Qualche giorno dopo l'esposto l'area dei marciapiedi è stata accuratamente pulita. Claudio Canton

Dopo le oramai note dispute sul percorso del Corridoio 5 nella Venezia Giulia, è stato raggiunto un accordo tra l'Italia e la Slovenia per farlo passare sul Carso seguendo il percorso

già tracciato dagli austriaci nell'Ottocento per la ferrovia Meridionale (Südbahn). Claudio Canton

Una notizia insolita che riguarda relativamente la ferrovia: agli inizi di giugno sono stati rubati 200 metri del guardrail che separa la circonvallazione ferroviaria di Udine dalla stradina che le corre accanto in aperta campagna in comune di Pradamano. Claudio Canton

La vecchia stazione di Ugovizza è stata restaurata ed è a disposizione delle associazioni del comune. Anche l'area attorno alla stazione è stata espropriata ed attrezzata a parco giochi, a centro per le feste ed a zona per le esercitazioni dei pompieri volontari. Claudio Canton

L'Ufficio Federale del Traffico svizzero ha reso noto i dati sullo stato di avanzamento dei lavori del tunnel di base del Gottardo, in costruzione tra Sedrun e Faido: alla fine del 2009 erano stati realizzati il 93,4% del totale tra cunicoli e galleria principale e la caduta dell'ultimo diaframma di roccia è prevista per l'autunno.
Rispetto alle previsioni, i costi ed i tempi di realizzazione dell'immane opera sotterranea sono rimasti invariati, tanto che alla fine si sarà spesa la cifra di 18,7 miliardi di franchi svizzeri per realizzare i 57 chilometri di quella che sarà la galleria più lunga del mondo e che dovrebbe essere aperta al traffico nel 2017; per quella data, i treni potranno correre a 200 km/ora sotto le Alpi riducendo a 2 ore i tempi di viaggio tra Zurigo e Milano, ma soprattutto consentirà di ridurre da 1 milione e 400mila a soli 650mila i Tir in transito attraverso la Svizzera, con ovvii benefici ambientali e di sicurezza.
Alessandro Fanutti

L'area del cantiere Faido della costruenda galleria di base del Gottardo (foto AlpTransit San Gottardo SA)

Dal 13 febbraio 2010 gli interporti di Villaco Sud e Marcianise sono collegati da un treno intermodale trisettimanale nato da una partnership tra Rail Italia del Gruppo Barletta e Linea Srl, società controllata dalle ÖBB. La percorrenza del treno è di 18 ore con una capacità di carico di 1.300 tonnellate di merci varie, che potranno così sfruttare anche i rilanci che Rail Italia già gestisce verso il sud e quelli delle Ferrovie Austriache verso il nord e centro Europa.
Il Gruppo Barletta è il principale azionista dell'Interporto Sud Europa di Marcianise-Maddaloni, mentre Linea Srl è dal 2008 entrata a far parte dell'orbita di Austria Rail Cargo.
Alessandro Fanutti

Dal 1° aprile 2010 Trenitalia Cargo ha bloccato il trasporto delle merci pericolose a traffico diffuso, cioè la spedizione di carri singoli. Come tali, le merci pericolose da questa data possono viaggiare solo a treno completo. Questa riorganizzazione del trasporto si scontra però con le caratteristiche strutturali dell'industria italiana, basata sulla piccola e media impresa che per le sue dimensioni può utilizzare la ferrovia solo con la modalità a traffico diffuso.
Dalla stessa data, anche il traffico diffuso per le altre tipologie merceologiche ha subito una riorganizzazione a seguito della riduzione degli scali abilitati.
Alessandro Fanutti

Convoglio a vapore della ferrovia a cremagliera dello Schafberg

Dal 13 aprile 2010 la società intermodale svizzera Hupac ha attivato un servizio combinato shuttle bisettimanale tra il terminal di Busto Arsizio e quello di Barcellona Morot. Le unità di carico spedite attraverso questi treni shuttle saranno poi direttamente collegate al network Hupac verso il nord Europa ed a quello della Renfe attraverso il terminal catalano. Alessandro Fanutti

Nel corso del 2010 la storica ferrovia a cremagliera dello Schafberg nel Salisburghese verrà sottoposta ad integrali misure di risanamento; infatti, dal lontano 1893 questa ferrovia, che da Sankt Wolfgang si inerpica a vapore con pendenza del 26%, continua a correre sui binari originari che necessitano di sostituzione, così come la galleria dello Schafberg e la stazione a monte richiedono importanti lavori di risanamento.
Lavori sono in programma anche sul Wolfgangsee, dove la motonave Österreich riceverà un nuovo motore ed un nuovo generatore, mentre verrà migliorato l'approdo di Fürbert.
Alessandro Fanutti

Uno spettacolare incidente, per fortuna senza perdite umane, si è verificato il 15 giugno sulla linea dell'Arlberg, in prossimità della stazione di Braz (nelle vicinanze di Bludenz), nel Vorarlberg austriaco.
Causa un difetto nei freni dei vagoni, un treno completo di carri trasporto auto è deragliato alle 3 del mattino, in quanto una curva che dovrebbe essere percorsa a 60 km/h è stata affrontata a 120 km/h. La conseguenza è che il convoglio, trainato da una Taurus e composto da 16 vagoni a due piani, ognuno dei quali caricato con 15/20 autovetture Dacia Logan, per una lunghezza totale di

548 metri e 777 tonnellate di peso, è deragliato in maniera rovinosa: la Taurus è andata a schiantarsi davanti alla porta di ingresso di una villa, così come i primi vagoni che la seguivano; decine delle 300 autovetture caricate sul convoglio, a seguito dell'urto, sono state catapultate nel raggio di decine di metri dal convoglio e molte di esse sono finite all'interno di un campeggio senza provocare per fortuna danni alle persone ospiti della struttura turistica. Sotto choc il conducente del treno.
Il convoglio era partito da Curtici in Romania ed era diretto in Francia, transitando appunto per la linea dell'Arlberg; i danni riportati da mezzi e strutture sono ingentissimi. A parte la locomotiva andata distrutta nell'incidente, i carri e le autovetture distrutte o danneggiate, bisogna mettere in conto ben 800 metri di binari divelti ed altrettanti di linea area completamente distrutti. Anche la rimozione dei relitti si è rivelata molto difficoltosa in quanto la ferrovia in quel punto corre in rilevato.
L'incidente ha comportato l'interruzione del traffico per molti giorni. I treni locali sono stati sostituiti da un servizio di autobus tra Landeck e Bludenz, mentre i treni a lunga percorrenza e gli Euronight sono stati deviati via Monaco di Baviera.
Alessandro Fanutti

Un'immagine ripresa dall'alto dell'incidente di Braz sulla linea dell'Arlberg (foto Orf)

Per effetto di urgenti lavori di risanamento strutturale, per circa 3 mesi nell'estate del 2012 la ferrovia del Brennero, tra Innsbruck ed il passo, dovrà essere interrotta completamente al traffico ferroviario; il fatto che se ne cominci a parlare già da adesso, è il sintomo di quanto importante sia questo asse ferroviario, visto che alternative di transito in zona non ce ne sono per poter deviare temporaneamente il traffico. Secondo la ÖBB-Infrastruktur AG si sta discutendo di poter approntare delle varianti provvisorie in prossimità dei ponti e dei tratti che dovranno essere oggetto dei lavori.
La ferrovia del Brennero ha 100 anni di età e vede ogni giorno il transito di 240-250 convogli, compresi i treni locali del servizio S-Bahn ed i servizi Ro-La che nel solo 2009 hanno trasportato ben 226.000 autocarri.
La chiusura dei 32 chilometri di linea, che dai 550 metri sul livello del mare di Innsbruck arriva ai 1.320 metri del Passo del Brennero, è quindi un problema internazionale di non poco conto sul quale si è iniziato a discutere con notevole anticipo e con il prossimo coinvolgimento non solo delle autorità politiche, ma anche di RFI e dell'Asfinag, la società austriaca che gestisce la prospiciente autostrada.
Alessandro Fanutti

Trainwatching

La riorganizzazione dei collegamenti internazionali non ha riguardato solo l'Italia: nella foto qui a fianco si può vedere a cosa si ridotto il più prestigioso treno della Croazia, l'EC Mimara, che una volta da Zagabria raggiungeva Berlino con composizioni di 11/13 carrozze di diverse amministrazioni ferroviarie; oggi è invece limitato a Monaco, come sezione di tre sole carrozze HŽ che a Villaco vengono agganciate ad un treno proveniente da Klagenfurt.
Alessandro Fanutti

In primavera erano presenti a Cervignano una 245 a bielle ed una 245 Jenbach in demolizione.
Inoltre le locomotive D 345 del deposito di Cervignano verranno utilizzate per l'effettuazione di treni merci.
Valter Paoluzzi

EC Mimara da Zagabria per Monaco in transito a Villach Westbahnhof (foto A. Fanutti)

Nella seconda di aprile transitava sulla linea Trieste-Udine-Venezia un regionale con 5 carrozze MDVE inquadrate tra la E 464.178 e la E 464. 401, una in testa ed una in coda.
Valter Paoluzzi

La E 652.004 prototipo, transitata a Pordenone il 21 maggio alla testa di un treno merci diretto verso Venezia, è assegnata all'IMC di Cervignano.
Giampaolo Scodellaro

Il 25 maggio era presente sulla linea Udine-Venezia, trainata da una E 656, la carrozza visita linee Talete di RFI.
Giampaolo Scodellaro

Il 9 giugno era presente a Latisana, in previsione dei lavori di innalzamento del ponte ferroviario, un treno di carri tramoggia grigi e gialli con in coda alcune macchine per lavori ferroviari in livrea gialla.
Giampaolo Scodellaro

Circola sulla linea Udine-Venezia una carrozza a due piani rinnovata che presenta il pavimento dei corridoi di colore blu orientale con puntini di vari colori. Giampaolo Scodellaro

Nell'immagine qui a fianco sono ripresi il Minuetto diesel MD 028 di Trenitalia ed il Minuetto diesel MD-Tn05 della provincia autonoma di Trento accoppiati assieme in partenza da Treviso per Venezia il 9 maggio 2010 (foto C. Canton)

50 anni fa

Il Messaggero Veneto continua anche quest'anno la rubrica giornaliera "50 anni fa" che riporta la notizia più importante pubblicata dal giornale lo stesso giorno 50 anni prima; noi riportiamo ovviamente quelle a carattere ferroviario.
La prima notizia è del 13 gennaio 1960 e il titolo riporta: "Aumentato il traffico alla stazione ferroviaria" (di Udine). Nell'articolo viene riportato che nel 1959 ci fu un maggiore movimento di viaggiatori e che i picchi di affluenza si ebbero durante i periodi di Pasqua, di ferragosto e di fine anno. Questo comportò anche un aumento degli incassi che raggiunsero i 561 milioni di lire. Fu anche segnalato che dal 18 dicembre 1959 all'8 gennaio 1960 si ebbero 29 treni straordinari.
Nell'edizione del 16 gennaio viene segnalata un'abbondante nevicata che causò i soliti disagi sulle strade e ritardi dei treni, specialmente di quelli provenienti da Tarvisio e dall'Austria. (Le stesse notizie che si leggono ancora oggi! N.d.R.)
Il 16 febbraio si parla del progettato sottopasso di piazzale d'Annunzio che avrebbe dovuto prendere il posto del vecchio passaggio a livello di viale Palmanova soppresso nel 1926 con la costruzione del cavalcaferrovia. Già nel 1957 il Comune di Udine ne aveva finanziato la costruzione, ma era sorto un contenzioso con le Ferrovie dello Stato che chiedevano un risarcimento di 1.000 lire per i ritardi che ogni treno avrebbe dovuto subire durante l'esecuzione dei lavori. Il contenzioso fu risolto solo nel 1960 quando le FS resero più accettabile la loro richiesta, però si dovette attendere ancora un po' prima che il sottopasso fosse costruito.
Il giornale del 24 febbraio riporta la notizia che era in esame l'ampliamento della stazione di Pordenone. Infatti c'era stato il sopralluogo di una commissione per valutare le necessità di una stazione che oramai era divenuta inadeguata visto che il suo traffico di passeggeri e merci era notevolmente aumentato negli anni precedenti.
Nell'edizione del 3 marzo viene riportato a caratteri cubitali "Sensibili miglioramenti negli orari ferroviari". L'articolo precisa che fervevano i lavori di elaborazione del nuovo orario che sarebbe entrato in vigore il 29 maggio. Si informa che sarebbe stato istituito il direttissimo estivo Vienna-Roma via Carsarsa-Portogruaro denominato "Donau-Tiber-Express" in senso discendente e "Tiber-Donau-Express" in senso contrario. Erano segnalate ancora lacune nel traffico locale e si precisava che gli uffici preposti alla stesura dell'orario avrebbero preso in considerazione le segnalazioni avanzate dagli enti locali e dai viaggiatori.
Il successivo 23 marzo si chiede il miglioramento della linea Udine-Trieste che dopo la guerra era rimasta a binario unico tra Buttrio e Ronchi. Era anche riportato che ci sarebbero stati vantaggi nel servizio dalla costruzione del nuovo tronco Cormons-Sagrado, che però non sarà mai completato.
L'8 maggio viene comunicato che la elettrificazione della linea Udine-Mestre sarebbe stata completata per ottobre con una spesa di oltre 8 miliardi di lire. Erano già stati preparati i plinti per i pali da Mestre ad oltre Conegliano. Gli edifici delle sottostazioni elettriche di Lancenigo e Casarsa erano già stati completati, mentre quello di Sacile stava per essere terminato. Entro lo stesso mese di maggio sarebbe cominciati il montaggio delle apparecchiature nelle sottostazioni e la posa dei pali.
Il primo giugno viene riportato che la rivista "Rassegna Tecnica", edita dall'Associazione degli industriali della provincia di Udine, aveva pubblicato un articolo dell'ing. Paolo Pellis sulle ferrovie in Friuli in cui veniva sostenuta la necessità del raddoppio della ferrovia Pontebbana, intanto almeno fino a Stazione per la Carnia.

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 57 - Anno 15 (N° 2 / 2010)
Allegato al supplemento N° 1 al N° 4 - Dicembre 2010 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio